

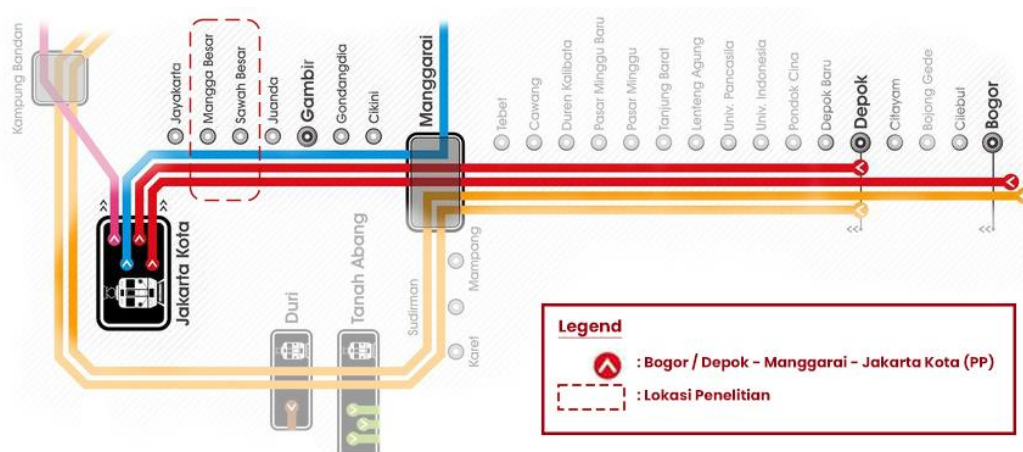
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

KRL (Kereta Rel Listrik) *Commuter Line* merupakan salah satu layanan transportasi massal yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Awal mula pengembangan KRL (Kereta Rel Listrik) di Indonesia merupakan salah satu bagian untuk membantu mengurangi tekanan populasi dan kemacetan lalu lintas, terutama di wilayah Jabodetabek. Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa transportasi yang berkelanjutan harus memenuhi sejumlah kriteria, seperti keselamatan, tarif yang terjangkau, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, tertib, dan rendah polusi (Fakhrizal, 2022). Dari berbagai moda transportasi, KRL (Kereta Rel Listrik) *Commuter Line* bisa memenuhi sebagian besar aspek tersebut.

Namun, keberadaan KRL (Kereta Rel Listrik) *Commuter Line* yang terletak berdampingan dengan jalan raya tampaknya sering menimbulkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas, salah satunya pada jalur kereta Manggarai – Jakarta Kota (Agustina, 2023). Pada tahun 1960, jalur kereta api Manggarai – Jakarta Kota mengalami kemacetan yang parah sehingga pemerintah mengajukan usulan pemindahan jalur kereta tersebut menjadi jalur layang (Agustina, 2023). Akan tetapi, rencana tersebut tertunda bertahun-tahun hingga akhirnya terealisasikan pada tahun 1986 dengan pembangunan berupa rel ganda untuk mengakomodasikan perjalanan kereta dari dua arah (Sulistiyawaty, 2018). Proses pembangunan memakan waktu 5,5 tahun dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 5 Juni 1992 sebagai kereta layang pertama di Indonesia (Sulistiyawaty, 2018).



Gambar 1.1 Rute KRL Commuter Line Jabodetabek

Sumber : Cakruk.com diolah oleh Penulis, 2023

Semenjak rel dipindah ke atas, jalur kereta yang dulu berada sebidang dengan jalan raya menjadi ruang kosong. Ruang kosong atau ruang sisa yang berada di ruang bawah sepanjang jalur layang menciptakan ruang negatif (*negative space*) dan ruang positif (*positive space*), tergantung pada bagaimana ruang tersebut dimanfaatkan. Stasiun Mangga Besar (MGB) dan Stasiun Sawah Besar (SW) merupakan salah satu rangkaian jalur layang Kereta Rel listrik (KRL) Manggarai-Jakarta Kota yang menjadi perhatian peneliti untuk dapat menganalisis area tersebut lebih lanjut.

Ruang kosong yang berada di bawah sepanjang kereta layang dari Stasiun Mangga Besar (MGB) hingga Stasiun Sawah Besar (SW) dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar dengan berbagai kegiatan positif. Kegiatan positif tersebut telah diakomodasikan dengan adanya beberapa titik lapangan yang sering digunakan untuk kegiatan pertandingan futsal dan latihan bela diri (taekwondo dan pencak silat). Selain itu, area bawah kereta layang tersebut bahkan juga digunakan sebagai lokasi pernikahan dan kegiatan perdagangan. Kegiatan positif itu juga dapat terbentuk karena lokasinya yang cukup strategis, dekat dengan institusi pendidikan, keagamaan, perdagangan, dan permukiman warga. Keberadaan komunitas dan kegiatan positif pada ruang bawah kereta layang ini memiliki potensi untuk menjadi ruang publik yang berkelanjutan (dapat dilihat pada Gambar 1.2).



Gambar 1.2 Pemanfaatan Ruang Positif pada Ruang Bawah Kereta Layang
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, diolah oleh Penulis, 2023

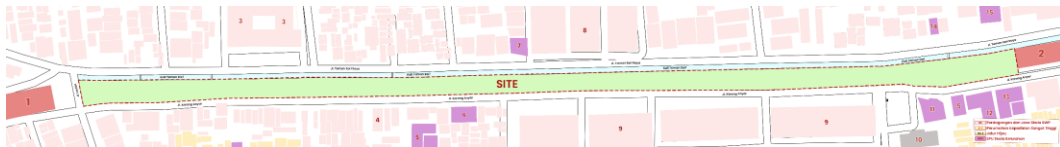


Gambar 1.3 Kolase Foto *Negative Space* Ruang Bawah Kereta Layang
 (1) Parkiran liar; (2) Penumpukan sampah; (3) Jembatan kali beralih fungsi menjadi tempat penyimpanan gerobak sampah; (4) Fasilitas ruang publik bersebelahan dengan TPS; (5) Beberapa orang tidur di sembarang tempat

Sumber : Dokumentasi Pribadi, diolah oleh Penulis, 2023

Namun, keberadaan ruang positif tersebut berdampingan dengan ruang-ruang negatif yang terbentuk dari pemanfaatan ruang kosong yang ada. Salah satu contohnya, yaitu fasilitas lapangan yang digunakan untuk berbagai kegiatan

bersebelahan langsung dengan tempat pembuangan sampah (Lihat Gambar 1.3, no.4). Beberapa orang juga melakukan hal-hal yang dilihat kurang etis untuk dilakukan di ruang publik, seperti buang air dan tidur di sembarang tempat (Lihat Gambar 1.3, no.5). Selain itu, terdapat beberapa titik parkir liar (Lihat Gambar 1.3 no.1) yang menjadikan area ini kurang produktif.



Gambar 1.4 Penggunaan Lahan Sekitar Area Perancangan

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

Berdasarkan Gambar 1.4, area sekitar perancangan merupakan zona dengan Kode R-1 yang menunjukkan zona perumahan dengan sub-zona rumah kampung dengan kepadatan yang sangat tinggi. Tidak ada ruang berkumpul yang bisa dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar, kecuali dengan memanfaatkan ruang sisa perkotaan di sepanjang ruang bawah kereta layang area perancangan. Oleh karena itu, perancangan *Karang Anyar Collective Space* ingin menjawab kebutuhan akan ruang publik di wilayah yang padat penduduk ini. Dengan lahan yang terbatas, area perancangan menjadi semakin penting untuk dimanfaatkan secara optimal guna memenuhi kebutuhan masyarakat sekitarnya akan ruang berkumpul dan beraktivitas.

Kemudian, perancangan ini tidak hanya mengatasi kebutuhan masyarakat sekitar akan ruang publik. Akan tetapi, bertujuan juga untuk meningkatkan kualitas ruang perkotaan secara keseluruhan. Sehingga, melalui perancangan *Karang Anyar Collective Space*, penulis berharap dapat menciptakan lingkungan yang lebih ramah, beragam, dan inklusif bagi seluruh komunitas di kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang, potensi, dan isu permasalahan di atas, berikut merupakan pertanyaan perancangan yang akan diangkat penulis :

1. Bagaimana meningkatkan kualitas *urban space* pada ruang bawah kereta layang dalam perancangan *Karang Anyar Collective Space* sebagai ruang publik yang berkelanjutan ?

1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, penulis menetapkan batasan pembahasan dalam mengidentifikasi potensi pemanfaatan ruang bawah kereta layang di kawasan Karang Anyar, Jakarta Pusat, sebagai berikut :

1. Area penelitian memiliki fokus utama pada ruang bawah kereta layang dari Stasiun Mangga Besar (MGB) hingga Stasiun Sawah Besar (SW) (sepanjang ± 1 km) dan sekitarnya
2. Pemetaan pola ruang baik yang belum dan sudah dimanfaatkan di sepanjang ruang bawah jalur layang kereta Stasiun Mangga Besar hingga Stasiun Sawah Besar
3. Pemetaan pola aktivitas yang terjadi di sepanjang ruang bawah jalur layang kereta Stasiun Mangga Besar hingga Stasiun Sawah Besar
4. Pemetaan pola sirkulasi pedestrian dan kendaraan (pribadi dan transportasi umum) di sekitar area penelitian

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka perancangan akan dilakukan dengan batasan, sebagai berikut :

1. Tapak perancangan berada di sepanjang ruang bawah jalur kereta layang dari Stasiun Mangga Besar (MGB) hingga Stasiun Sawah Besar (SW) (sepanjang ± 1 km dan seluas 22.500 m²)
2. Pengolahan ruang berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilakukan

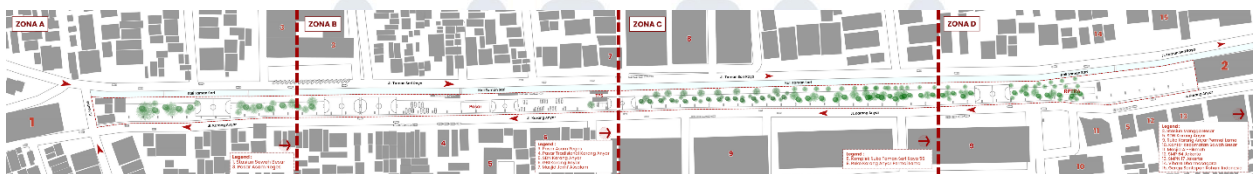
Kemudian, dalam proses menganalisis, area penelitian dan perancangan dengan panjang ± 1 km terbagi menjadi 4 segmen/zona berdasarkan kondisi bangunan sekitarnya agar proses analisis dapat lebih mudah dilakukan, diantaranya sebagai berikut :

Zona A = Welcoming Zone, terutama bagi pengunjung yang datang dari arah Stasiun Sawah Besar

Zona B = Commercial Zone, berada di area yang ramai dengan kegiatan jual-beli karena dekat dengan Pasar Tradisional Karang Anyar & Pasar Asam Reges. Kedua pasar ini relatif ramai karena menjual kebutuhan sehari-hari

Zona C = Passive Zone, bangunan sekitar zona ini merupakan area komersial namun relatif sepi karena zona ini berada di antara bangunan ruko-ruko lama & terdapat juga beberapa ruko kosong

Zona D = Active Zone, zona yang berada di sekitar bangunan fasilitas sosial (sekolah) & fasilitas umum (berbagai bangunan peribadatan) sehingga zona D merupakan zona yang paling ramai dibandingkan zona yang lainnya.



Gambar 1.5 Pembagian Zona Lokasi Penelitian & Perancangan

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2024

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi berbagai bentuk pemanfaatan ruang bawah kereta layang dari Stasiun Mangga Besar hingga Stasiun Sawah Besar, Jakarta Pusat. Hasil penelitian akan memberikan rekomendasi fasilitas ruang publik yang mendukung keberlanjutan pada lokasi perancangan, sehingga hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan dasar dalam merancang wilayah tersebut.

Perancangan *Karang Anyar Collective Space* bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan yang telah diidentifikasi pada penelitian sebelumnya, serta mengoptimalkan pemanfaatan ruang yang telah terjadi pada kondisi eksisting area perancangan dengan pendekatan ruang publik yang berkelanjutan. Hasil rancangan diharapkan dapat meningkatkan kualitas *urban space* di sepanjang ruang bawah kereta layang dari Stasiun Mangga Besar hingga Stasiun Sawah Besar.

